

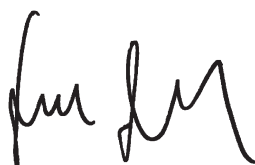
Appell: Reisen nicht verteuern, Branche braucht Verlässlichkeit

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

die Deutschen reisen wieder wie eh und je und bescheren Wirtschaft und Staat steigende Einnahmen. Dabei profitieren nicht nur Reiseländer in aller Welt. Auch Deutschland erfreut sich wachsender Beliebtheit. Doch während die Bundesregierung erst 2010 Hotellerie und Gastgewerbe mit dem gesenkten Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent deutlich entlastet hat, sollen ab 2012 Anbieter von Passagierschiffsreisen den kompletten Satz von 19 Prozent abführen – und das erstmals seit fast 30 Jahren. Dabei ist die Branche einer der größten Besuchermagneten für den Deutschlandtourismus. Gerade deutsche Flusskreuzfahrtstrecken – allen voran der Rhein – konnten 2010 enorm steigende Gästezahlen verzeichnen.

Der Argumentation der Reisebranche ist die Bundesregierung jüngst bei der Novel-lierung des Personenbeförderungsgesetzes gefolgt, indem sie die von Teilen des Bundesrates geforderte Busmaut verhindert hat. Bei weiteren Themen – wie zum Beispiel der Erhaltung der Nachtflugerlaubnis am Flughafen Köln/Bonn – sollte Schwarz-Gelb gleichermaßen für die Branche eintreten. Diese und weitere Themen finden Sie in unserer aktuellen Ausgabe der DRV-Politikthemen.

Eine anregende Lektüre wünscht Ihnen



Jürgen Büchy
Präsident des Deutschen ReiseVerbandes



Jürgen Büchy
Präsident des Deutschen
ReiseVerbandes

DRV POLITIKTHEMEN – INHALT

POLITIK

Mehrwertsteuer: Reduzierten Satz für Schiffsreisen beibehalten	2
Flughafen Köln/Bonn: Kein Nachtflugverbot einführen	3
Reisebusse: Maut abgewendet – Branche und Kunden gewinnen	4
Schengen: Freier Reiseverkehr stärkt Europa	5
Mittelmeerhäfen: Engpässe bei der Abfertigung vermeiden	6
Im Notfall: DRV koordiniert Krisenmanagement der Reisebranche	7
EU: Sammelklagen gefährden Unternehmen und Arbeitsplätze	8

GESELLSCHAFT & VERANTWORTUNG

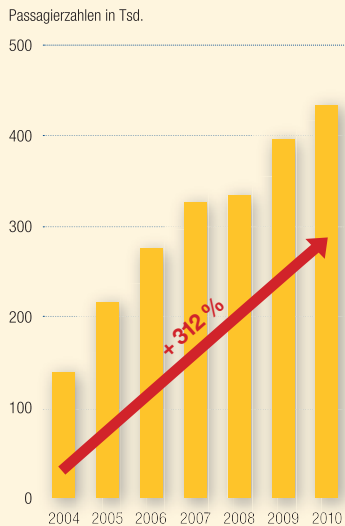
Umweltbilanz: Verkehrsmittel verringern ihre Emissionen	9
---	---

KONTAKT/IMPRESSUM

Ihre Ansprechpartner	10
----------------------	----

Flusskreuzfahrten immer beliebter

Seit Jahren boomt der Markt der Kreuzfahrten auf Flüssen. Deutsche Anbieter sind dabei besonders beliebt und verzeichneten 2010 erneut ein deutliches Plus an Passagieren von über neun Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Für die deutsche Wirtschaft gehen damit Arbeitsplätze einher, der Fiskus freut sich über jährlich steigende Steuereinnahmen.



Mehrwertsteuer: Reduzierten Satz für Schiffsreisen beibehalten

Flusskreuzfahrten auf deutschen Gewässern liegen im Trend. Sie sichern dadurch viele Arbeitsplätze und bescheren dem Staat erhebliche Mehreinnahmen. Doch das könnte sich ändern, wenn nach dem Willen der Bundesregierung künftig 19 statt sieben Prozent Mehrwertsteuer erhoben werden. Vergangenes Jahr hat sie die wachsende Bedeutung des Tourismus für Deutschlands Wirtschaft bekräftigt und den Mehrwertsteuersatz für die Hotellerie auf sieben Prozent gesenkt. Nun soll bei der Personenbeförderung mit Schiffen die Mehrwertsteuerermäßigung nach fast dreißig Jahren wegfallen. Der DRV appelliert an das zuständige Bundesfinanzministerium, die Pläne nochmals zu überdenken und die Regelung zu verlängern.

Geringe Mehrwertsteuer trägt zum Erfolg der Branche bei

Seit 1984 unterliegt die Beförderung von Personen mit Schiffen in Deutschland dem reduzierten Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent. Die dadurch ermöglichten wettbewerbsfähigen Preise sind mit ein Grund dafür, dass Flussreisen zu den beliebtesten touristischen Attraktionen des Reiselandes Deutschland zählen. Eine Besonderheit: Die Regelung wurde in den vergangenen Jahren stets nur befristet gewährt und muss regelmäßig aktiv verlängert werden. Zum 31. Dezember 2011 läuft sie aus – wird das Ministerium nicht aktiv, erhöht sich der Steuersatz automatisch zum 1. Januar 2012 auf 19 Prozent.

Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flussreiseziele gefährdet

Für den Tourismus auf deutschen Flüssen hätte die Erhöhung erhebliche Folgen.

- **Wettbewerbsnachteil:** Die deutschen Flussfahrtgebiete konkurrieren mit nicht minder attraktiven Gebieten in Nachbarländern wie Frankreich oder Österreich, wo deutlich geringere Steuersätze zwischen 5,5 und zehn Prozent gelten.
- **Mehrkosten:** Für Reisen, die bereits jetzt für das Jahr 2012 gebucht werden, erheben die Anbieter derzeit die üblichen sieben Prozent. Sollte die Regelung im Dezember auslaufen, müssten die Unternehmen die Differenz zu 19 Prozent Mehrwertsteuer aus eigener Tasche zahlen. Denn nach Vertragsabschluss dürfen Anbieter den Preis einer Pauschalreise nur in sehr engen Grenzen maximal um fünf Prozent erhöhen – eine Regelung, die eigentlich gedacht ist, um beispielsweise unerwartete Währungsschwankungen abzufedern.
- **Weniger Angebote:** Als Reaktion werden zahlreiche Unternehmen ihr Angebot an inländischen Strecken reduzieren sowie ihren Kunden vermehrt günstigere Strecken außerhalb Deutschlands anbieten. Das ist besonders bedauerlich, da deutsche Flusskreuzfahrtstrecken 2010 enorm steigende Gästezahlen verbuchen konnten. Insbesondere der Rhein und seine Nebenflüsse haben sich mit über 100.000 deutschen Kreuzfahrtgästen zum zweitwichtigsten Fahrtgebiet nach der Donau entwickelt – Tagestouristen nicht eingerechnet!

Doch das Bundesfinanzministerium will die Sonderregelung nicht fortschreiben. Die Begründung der Behörde: Man wolle den Ergebnissen einer Kommission nicht vorweg greifen, die die Bundesregierung zur Reform der Mehrwertbesteuerung eingesetzt hat. Doch gerade dadurch werden zum Januar 2012 Fakten geschaffen, die gravierende Folgen für die Unternehmen nach sich ziehen. Zum ersten Mal seit annähernd 30 Jahren würde der Mehrwertsteuersatz erhöht – und dies ohne Prüfung und ohne ausdrückliche politische Entscheidung.

Flughafen Köln/Bonn im Portrait

Köln/Bonn ist der zweitgrößte Flughafen in NRW und der sechstgrößte in Deutschland und für Passagier- wie Frachtverkehr ein wichtiger Umschlagplatz.

2010

Passagiere	9,85 Millionen
Luftfracht	656.000 Tonnen
Arbeitsplätze	1.770
Umsatz	270 Mio Euro

Düsseldorf**2010**

Passagiere	18,98 Millionen
Luftfracht	100.000 Tonnen
Arbeitsplätze	17.500
Umsatz	405 Mio Euro

Frankfurt am Main**2010**

Passagiere	53 Millionen
Luftfracht	2,3 Mio Tonnen
Arbeitsplätze	71.000
Umsatz	2,2 Mrd Euro

Quelle: Köln Bonn Airport, Flughafen Düsseldorf International, Fraport AG, 2010

Flughafen Köln/Bonn: Kein Nachtflugverbot einführen

Seit Jahren tobt ein Streit um die Nachtflugregelungen am Flughafen Köln/Bonn. Mithilfe eines neuen Gutachtens will die nordrhein-westfälische Landesregierung nun ein Verbot von Passagierflügen zwischen 0.00 und 5.00 Uhr durchsetzen. Sollten die Pläne umgesetzt werden, müssten zahlreiche touristische Flüge in der Nacht gestrichen werden, viele Strecken wären unrentabel. Auch verspätete Flüge dürften nicht mehr landen. Die Leidtragenden wären Reisende, die auf weiter entfernte Flughäfen ausweichen oder deutlich mehr für Flüge bezahlen müssten. Um dies zu verhindern, muss die Bundesregierung von ihrem Vetorecht Gebrauch machen und auf den derzeitigen liberalen Nachtflugregelungen in Köln/Bonn bestehen.

Ein Nachtflugverbot schadet Reisenden und Wirtschaft

Ein Nachtflugverbot würde dem zweitgrößten Flughafen in NRW erheblichen Schaden zufügen:

- **Angebot:** Der touristische Flugverkehr nutzt insbesondere die Tagesrand- und Nachtzeiten, um eine optimale Auslastung zu generieren. Ein Nachtflugverbot könnte bis zu einem Drittel der touristischen Flüge in Köln/Bonn unrentabel machen. Im Vorteil wären zudem ausländische Fluggesellschaften, die in ihren Heimatländern nicht durch Nachtflugverbote eingeschränkt sind und dadurch mehr Flüge anbieten können.
- **Ausweichmöglichkeiten:** Köln/Bonn ist einer von lediglich fünf Flughäfen in Deutschland, die nächtliche Passagierflüge zulassen. Fiele die Option weg, müssten Reisende auf sehr viel weiter entfernte Airports ausweichen. Verspätete Flieger müssten beispielsweise im rund 150 Kilometer entfernten Münster landen – für Passagiere und Fluggesellschaften eine wirtschaftlich unrentable Alternative.
- **Arbeitsplätze:** Insgesamt würde ein Nachtflugverbot in Köln/Bonn zu einem Passagierrückgang von rund 1,2 Millionen Personen führen – damit verbunden wäre der Wegfall von rund 1.700 direkten und indirekten Arbeitsplätzen.

Nachtruhe mit den richtigen Mitteln ermöglichen

Das Anliegen der Anwohner auf eine angemessene Nachtruhe ist verständlich. Dennoch sind rigorose Nachtflugverbote kein adäquates und praktikables Mittel. Die Flughäfen haben in den letzten Jahrzehnten über 470 Millionen Euro in passive Lärmschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster oder Lüfter investiert und werden in den nächsten Jahren weitere 400 bis 600 Millionen Euro für entsprechende Maßnahmen bereitstellen. Passagierflüge in der Zeit von Mitternacht bis fünf Uhr machen in Köln/Bonn gerade einmal fünf Prozent am Flugaufkommen aus. Der deutlich lärmintensivere Frachtverkehr mit 95 Prozent Anteil würde hingegen von dem Verbot nicht betroffen sein. Die Anwohner haben dadurch nichts gewonnen.

NRW forciert komplettes Nachtflugverbot

Nichtsdestotrotz hält die rot-grüne Landesregierung an ihrem Vorhaben eines Nachtflugverbots fest. Ein neues Gutachten soll die Pläne nun rechtlich absichern. Doch die Bundesregierung hat bereits Zweifel am Ergebnis des Gutachtens geäußert: Die nötigen Voraussetzungen für ein Nachtflugverbot liegen in Köln/Bonn nicht vor. Nun liegt es an der Regierungskoalition, von ihrem Veto Gebrauch zu machen – und sich damit für attraktive Flugangebote und den Erhalt tausender Arbeitsplätze in Köln/Bonn einzusetzen.

Wer von Busreisen profitiert

Busreisen sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Deutschland. Vom jährlich generierten Umsatz von rund 10,5 Milliarden Euro profitieren neben den Busbetreibern selbst auch zahlreiche andere Wirtschaftszweige wie das Hotel- und Gastronomiegewerbe, Kultureinrichtungen und Freizeitangebote.

Tagesausgaben von Busreisenden (pro Kopf)

28,30 Euro

bei Übernachtungsreisen in Deutschland

15,40 Euro

in Deutschland auf der Durchreise bei Übernachtungsreisen ins Ausland

27,30 Euro

bei Tagesausflügen in Deutschland

6,30 Euro

in Deutschland auf der Durchreise bei Tagesausflügen ins Ausland

Quelle: Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr (DWIF), 2011

Reisebusse: Maut abgewendet – Branche und Kunden gewinnen

Jahrzehntelang gewährte der Bund dem Schienenverkehr eine besondere Schutzstellung und erlaubte nur auf wenigen Strecken eine Konkurrenz durch Linienfernbusse. Die im September verabschiedete Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird dies nun aufheben und eine Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs ermöglichen. Für Busunternehmen sowie Kunden eine erfreuliche Entscheidung, die im Bundesrat beinahe noch gekippt worden wäre. Doch die erfolgreiche Lobbyarbeit verschiedener Verbände, darunter auch des DRV, konnte die Politik von den Vorteilen eines echten Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße überzeugen.

Maut hätte tausende Anbieter gefährdet

Kurz vor der letzten Abstimmung im Bundesrat hatten verschiedene Ausschüsse des Gremiums gefordert, die Novelle des PBefG um eine Maut für Busse zu ergänzen. Wäre dem Antrag stattgegeben worden, hätte dies gerade die mittelständische Busbranche ins Mark getroffen. Bereits jetzt sind die Unternehmen durch die Einführung der Umweltzonen gezwungen, jedes Jahr hohe Beträge in neue Fahrzeuge zu investieren. Eine Maut für Busse hätte etwa pro Euro-IV-Bus mit einer Fahrleistung von 100.000 Kilometern zu einer zusätzlichen Belastung von knapp 17.000 Euro pro Jahr geführt – für einen Großteil der rund 5.000 Omnibusunternehmen eine existenzgefährdende Summe, da sie mehrere Busse in der Flotte haben. Alternativ hätte ein Teil der Mehrbelastung den Kunden aufgebürdet werden müssen. Dies hätte gerade Menschen mit geringem Einkommen wie Senioren, Rentner, Schüler oder Studenten besonders getroffen, die auf preisgünstige Reisemöglichkeiten angewiesen sind.

Busunternehmen sichern Arbeitsplätze

Der Bustourismus ist in Deutschland ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. So generieren die Unternehmen einer Studie des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (DWIF) zufolge einen jährlichen Umsatz von 10,5 Milliarden Euro. Davon profitieren nicht allein die Busanbieter. Beispiel Arbeitsplätze: Während die Bustouristik rund 46.000 Menschen direkt beschäftigt, sind in Hotels, Gaststätten, Kultureinrichtungen und dem Handel über 130.000 weitere Arbeitsplätze von den Busreisen abhängig. Allein das Beherbergungsgewerbe zählt dank des Bustourismus 30 Millionen Übernachtungen jährlich.

Wettbewerbsverzerrungen bestehen fort

Dabei ist der umweltfreundliche Bus bereits heute gegenüber anderen Verkehrsträgern klar benachteiligt. So erhalten die Unternehmen weder steuerliche Erleichterungen noch Subventionen – ganz im Gegenteil etwa zum Flug- oder Schienenverkehr: Dem 23. Subventionsbericht der Bundesregierung zufolge wird der Eisenbahnverkehr etwa dank der Stromsteuerbefreiung jährlich um über 110 Millionen Euro entlastet, der Flugverkehr dank Kerosinsteuer- und Mehrwertsteuerbefreiung sogar um rund zehn Milliarden Euro. Der Busverkehr finanziert sich hingegen komplett selbst und führt über den Dieselmotortreibstoffpreis zudem kräftig Steuern ab.

Der DRV begrüßt das klare Bekenntnis der Bundesregierung zu mehr Wettbewerb im Verkehrssektor. Das novellierte PBefG ist eine Entscheidung für die umweltfreundliche und kostengünstige Reisealternative Bus, von der Unternehmen und Kunden gleichermaßen profitieren.

Schengen im Fokus

Im Jahre 1985 unterzeichneten Deutschland, Frankreich, Belgien, die Niederlande und Luxemburg das erste Schengener Abkommen und machten damit den Weg frei für offene Grenzen in Europa. Der freie Reiseverkehr bringt Reisenden erhebliche Vorteile:

- **Unkomplizierte Einreise:**
Die Schengener Abkommen haben Personenkontrollen an den Grenzen zwischen zwei Schengenstaaten abgeschafft.
- **Zeitersparnis:** Dank des Wegfalls der Kontrollen haben sich Wartezeiten und Staus an den Grenzübergängen deutlich reduziert.
- **Schnellere Abfertigung:**
Auch an Flughäfen müssen keine aufwändigen Kontrollen mehr stattfinden, Umsteigezeiten verkürzen sich dadurch erheblich.
- **Vereinfachte Visumspflichten:**
Einreisende aus Drittstaaten wie den USA müssen für den gesamten Schengenraum nur noch ein Visum beantragen und können sich darin frei bewegen.

In Ausnahmefällen wie internationalen Großveranstaltungen können Staaten für einen bestimmten Zeitraum wieder Grenzkontrollen einführen.

Schengen: Freier Reiseverkehr stärkt Europa

Das Schengener Abkommen ist eine der wichtigsten Errungenschaften des vereinten Europas. Das Abkommen setzte bei seiner Unterzeichnung ein Zeichen für Frieden und Völkerverständigung. Es ist bis heute ein zentraler Identifikationspunkt für das weitere Zusammenwachsen des Kontinents. Umso erschreckender war die Entscheidung der ehemaligen dänischen Regierung unter Lars Løkke Rasmussen, ab dem Sommer 2011 wieder routinemäßige Grenzkontrollen einzusetzen. Die neu gewählte Regierung mit Helle Thorning-Schmidt an der Spitze hat erkannt, was das für Dänemark bedeutet. Die Regelung wurde daher umgehend revidiert.

Rückschritt für das vereinte Europa

Für die europäische Gemeinschaft war die Entscheidung Dänemarks kein gutes Zeichen gewesen. Dabei hatten die Bürger der EU-Länder die Auswirkungen direkt zu spüren bekommen, als sie an den Grenzen wieder kontrolliert wurden. Durch die Überprüfungen war der Einreiseprozess erheblich erschwert und verlängert worden. Dänemark drohte zudem ein langfristiger Imageverlust bei Touristen. Das gerade bei Deutschen beliebte Reiseland – jährlich verbringen rund eine Million Deutsche ihren Urlaub dort, Tagestouristen nicht eingerechnet – hätte langfristig mit einem deutlichen Besucherrückgang rechnen müssen. Mit Vehemenz hatten daher Brüssel und die EU-Mitgliedstaaten den Schritt der dänischen Regierung kritisiert und sich für eine Revidierung der Entscheidung eingesetzt, denn die Entwicklung hätte die Idee eines vereinten Europas mit grenzenloser Reisefreiheit in Gefahr bringen können.

Einsame Entscheidung Dänemarks

Im Alleingang hatte die inzwischen abgewählte Regierung entschieden, die dänischen Grenzen zu Deutschland und Schweden ab dem Sommer wieder zu kontrollieren. Die rechtspopulistische Dänische Volkspartei hatte die Forderung im Mai bei den Regierungsverhandlungen durchgesetzt, die offizielle Zustimmung des Parlaments folgte am 1. Juli. Die Regierung hatte den Schritt mit der zunehmenden grenzüberschreitenden Kriminalität begründet und betont, man wolle an den Grenzen ausschließlich nach mutmaßlichen Kriminellen und illegal einreisenden Flüchtlingen suchen. Schnell war jedoch deutlich geworden, dass die Grenzkontrollen dauerhaft geplant waren.

Erfreuliche Kehrtwende der neuen Regierung

Klar ist: Die Pläne der Rasmussen-Regierung fanden in der Bevölkerung keine Unterstützung. Bei den Neuwahlen im September unterlag Rasmussen seiner Herausforderin Helle Thorning-Schmidt, die sofort die Rücknahme der Grenzkontrollen ankündigte. Reisende werden damit bald wieder ungehindert in das attraktive Urlaubsland Dänemark einreisen und von den Errungenschaften des freien Reiseverkehrs profitieren können. Es ist begrüßenswert, dass die EU-Kommission im September Vorschläge zur Stärkung des Schengenraumes vorgelegt hat, durch die künftig in Krisensituationen eine effektive und abgestimmte Vorgehensweise der Schengenstaaten ermöglicht werden sollen. Die Vorschläge müssen nun rasch weiter präzisiert und umgesetzt werden.

Mittelmeerhäfen: Engpässe bei der Abfertigung vermeiden

Das Mittelmeer ist dank seiner spannenden Hafenstädte und dem attraktiven Hinterland eine der beliebtesten Zielregionen von Kreuzfahrten. Doch der Boom der Branche bringt die Häfen zunehmend in Bedrängnis: Es fehlt vielerorts an der notwendigen Logistik, um die Touristenströme aufzunehmen und zügig abzufertigen. Höchste Zeit daher, Abhilfe zu schaffen. Vorbildliche Kooperationen zwischen Kreuzfahrtanbietern und Hafenverwaltungen weisen den Weg. Gerade für die boomende deutsche Kreuzfahrtbranche ist eine reibungslos funktionierende Infrastruktur unabdingbar. Nur so kann sie weiter wachsen und langfristig Arbeitsplätze sichern.

Kreuzfahrten mehrten den Wohlstand der Regionen

2011 steuern mehr Kreuzfahrtschiffe als je zuvor Ziele im Mittelmeer an. Schätzungen zufolge werden insgesamt 157 Schiffe in der Region unterwegs gewesen sein – ein Zuwachs von acht Prozent gegenüber dem Vorjahr. Für die Häfen und deren Hinterland sind die Kreuzfahrtpassagiere eine zunehmend wichtige Einnahmequelle. In jeder Hafenstadt gibt ein Kreuzfahrtpassagier derzeit bis zu 150 Euro aus – bei lokalen Gaststätten, Sehenswürdigkeiten oder Touristikshops.

Image der Häfen könnte leiden

Im Frühjahr und Sommer dieses Jahres kamen einige der Mittelmeerhäfen unter anderem in Griechenland, Monaco und Spanien an ihre Kapazitätsgrenzen. Grund hierfür:

Die Revolutionen in zahlreichen nordafrikanischen und arabischen Ländern hatten eine Sperrung der dortigen Häfen zur Folge, so dass sich Kreuzfahrten auf deutlich weniger Häfen – insbesondere in Griechenland, Italien, Spanien und der Türkei – konzentrierten. Die Folge waren mitunter chaotische Zustände an einigen Orten, die mit der Menge der ankommenden Kreuzfahrtpassagiere schlicht überfordert waren. Für die Reisenden eine unerfreuliche Erfahrung, die langfristig auch das Image der Häfen schädigt und zu Passagierrückgängen im Kreuzfahrtenmarkt führen kann.

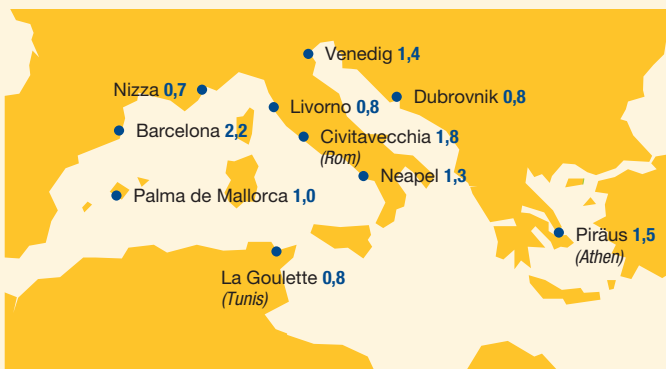
Engpässe vermeiden

Die Ereignisse in diesem Jahr haben strukturelle Engpässe offenbart. An vielen Häfen fehlt es an der notwendigen Infrastruktur für die wachsenden Touristenströme – viele Gemeinden sind auf den Boom nicht adäquat vorbereitet und haben noch entsprechenden Nachholbedarf. Kreuzfahrtschiffe benötigen Abfertigungsanlagen, Versorgungsmöglichkeiten sowie ein vielfältiges Angebot für Tagesausflüge, Exkursionen oder Besuche kultureller Veranstaltungen für ihre Passagiere. Lediglich große Häfen wie Barcelona, Genua, Venedig oder Istanbul sind derzeit beispielsweise in der Lage, mehrere Kreuzfahrtriesen gleichzeitig abzufertigen.

Auch 2012 wird voraussichtlich ein Boomjahr für Schiffsreisen auf dem Mittelmeer. Die Hafen- und Touristikmanager der betroffenen Orte sind gefragt, geeignete Konzepte zu entwickeln, um dem wachsenden Ansturm gerecht zu werden. Nicht selten sind größere Investitionen notwendig. Inzwischen existieren erste Kooperationsmodelle zwischen Hafenverwaltungen und Veranstaltern von Kreuzfahrten. So investieren die Veranstalter teilweise in eigene Abfertigungsanlagen an den Häfen.

Passagierzahlen an den wichtigsten Mittelmeerhäfen

(in Millionen pro Jahr)



DRV-Ausschuss Krisen- und Sicherheitsmanagement

Schon seit einigen Jahren hat der Deutsche ReiseVerband einen eigenen Ausschuss Krisen- und Sicherheitsmanagement und reagiert damit auf die wachsende Bedeutung des Themas für die Branche. Schwerpunkte der Arbeit sind derzeit das neue Global Monitoring System zur Analyse und grafischen Darstellung von Krisen sowie die Entwicklung eines neuen Leitfadens zum Abwicklungsprozedere im Krisenfall. So ist etwa ein gemeinsamer Pool geplant, mit dem freie Sitzplatzkapazitäten auf Flügen noch effizienter koordiniert werden können, damit im Ernstfall Reisende schnell aus Krisengebieten ausgeflogen werden können.

Im Notfall: DRV koordiniert Krisenmanagement der Reisebranche

Ob Naturkatastrophen, politische Unruhen oder wirtschaftliche Extremsituationen – gerade die vergangenen Monate haben gezeigt, dass auch beliebte Reiseländer von Krisen nicht verschont bleiben. Ein effektives Krisen- und Sicherheitsmanagement, wie es deutsche Reiseveranstalter und Reisebüros immer wieder unter Beweis stellen, ist daher unverzichtbar, um Urlaubern größtmögliche Sicherheit auf Reisen zu gewähren. Ihr Vorteil: Sie werden vor Ort von der Reiseleitung betreut, über die Ereignisse auf dem Laufenden gehalten und notfalls aus der Krisenregion ausgeflogen. Der DRV koordiniert das Krisenmanagement für die Branche und entwickelt fortlaufend neue technische Lösungen, um es weiter zu verbessern.

DRV: Schnittstelle zwischen Behörden und Reiseveranstaltern

Die wachsende Bedeutung des Themas spiegelt sich bei den Unternehmen der Reisebranche in eigenen Krisenstäben oder Krisenbeauftragten wider. Ihre Aufgabe besteht darin, sowohl im Ernstfall rasch zu reagieren als auch kontinuierlich mögliche Gefahrenquellen zu identifizieren. Dem DRV kommt dabei eine zentrale Rolle zu: Der Verband entwickelt in Zusammenarbeit mit Reiseunternehmen und Fluggesellschaften regelmäßig neue Verfahren und Abläufe zur Bewältigung von Krisen. Im Ernstfall ist der DRV Koordinator für die Reiseunternehmen und übernimmt die Kommunikation mit dem Auswärtigen Amt und anderen Bundesbehörden.

Modernste Technik zur Sicherheit der Kunden

Der Branchenverband stellt technische Lösungen zur Verfügung, die im Krisenfall eine schnellere und bessere Reaktion ermöglichen. Zwei Beispiele:

- **SMS-assist:** In Krisensituationen ist es oft besonders schwer, Reisende per Anruf zu erreichen, da die Mobilfunknetze überlastet sind. Der DRV hat daher 2007 das Projekt SMS-assist ins Leben gerufen. Die Handy-Kurzmitteilungen benötigen wesentlich weniger Übertragungskapazität und werden schnellstmöglich übermittelt – für Reiseveranstalter eine unkomplizierte und kostengünstige Lösung, um im Notfall Kontakt mit ihren Kunden aufzunehmen.
- **Global Monitoring System:** In Kürze wird der DRV ein neuartiges Monitoring-System zur Verfügung stellen, mit dessen Hilfe weltweit kritische Ereignisse ermittelt, analysiert und über ein webbasiertes Geoinformationssystem in einer Karte übersichtlich dargestellt werden können. Reiseveranstalter erhalten einen Überblick über aktuelle Risiken und wo sich wie viele ihrer Kunden und Mitarbeiter aufhalten. Damit können sie kurzfristig gezielt Informationen zu Gefahren und adäquaten Verhaltensmaßnahmen übermitteln und Maßnahmen einleiten.

Auf den Ernstfall vorbereitet sein

Der DRV veranstaltet regelmäßig Seminare zum Thema Krisenmanagement, die Reiseunternehmen auf den Ernstfall vorbereiten. Ein spezielles Handbuch, der DRV-Krisenleitfaden, hilft zudem, vorausschauend Abläufe und Aufgabenverteilungen zu planen, und gibt Tipps für die Zusammenarbeit mit Dienstleistern aus den Bereichen Krisenmanagement, Versicherung und Kommunikation. Beide Angebote des Verbandes richten sich vor allem an mittelständische Unternehmen, die keine ausreichenden Ressourcen für eigene Krisenstäbe haben. Ein vorbildliches Angebot und Krisenmanagement, das von Regierungsseite allseits positiv hervorgehoben wird.

Sammelklagen in den USA

255 Mrd.

Die Kosten für Sammelklagen beliefen sich 2009 für die Wirtschaft auf rund 250 Milliarden US-Dollar. Das sind ca. zwei Prozent der Wirtschaftsleistung der gesamten Vereinigten Staaten.



Jedes dritte Unternehmen, das mit einer Sammelklage konfrontiert ist, meldet Insolvenz an.



Bei einigen Produkten, die als besonders klageanfällig gelten, sind inzwischen gut 20 Prozent des Preises in Wahrheit Prämien für die Rechtsschutzversicherer.

Quelle: Beratungsunternehmen Towers Watson

EU: Sammelklagen gefährden Unternehmen und Arbeitsplätze

Innerhalb der Europäischen Kommission diskutieren zurzeit drei Generaldirektionen, ob der Verbraucher ein einheitliches europäisches Sammelklagerecht braucht oder nicht. „Ja“, sagen die Kommissare für Wettbewerb und Verbraucherschutz, „nicht zwingend“ sagt die Justizkommissarin. Zu welchem Ergebnis die Kommission am Ende kommen wird, ist offen.

Keine Notwendigkeit für neue Gesetzgebung

Ein klares „Nein“ kommt von der Industrie in Europa, denn Verbraucher haben über die bestehenden nationalen und europäischen Gesetzgebungen bereits heute umfangreiche Möglichkeiten, ihre Rechte – auch grenzüberschreitend – gerichtlich durchzusetzen. In Deutschland ist dies unter anderem durch das Gesetz über Musterverfahren in kapitalmarktrechtlichen Streitigkeiten (KapMuG), das Instrument der Prozesskostenhilfe oder die kollektive Klagemöglichkeit von Verbänden der Fall. Abschreckend wirkt zudem das Beispiel USA: Dort besteht für Verbraucher die Möglichkeit zur Sammelklage mit dem Effekt, dass ein Drittel aller betroffenen Unternehmen Insolvenz anmelden muss – unabhängig davon, ob sie die Klage gewinnen oder nicht. Dies macht deutlich, dass der Mehrwert eines europäischen Sammelklagerechts in keinem Verhältnis zu seinen Risiken steht.

Treibende Kraft ist der Verbraucherschutz

Unterstützung erhält die Kommission von Verbraucherschutzorganisationen, die mit dem kollektiven Rechtsdurchsetzungsverfahren ein Instrument erhalten würden, um im Namen ihrer Mitglieder gegen Unternehmen zu klagen. Dies vor allem dann, wenn sich das von Teilen der Kommission bevorzugte „Opt-out-System“ durchsetzt. Demzufolge dürften Organisationen für alle Geschädigten auftreten, ohne zuvor deren Einverständnis einzuholen. Verbraucher könnten damit ohne ihr Wissen an Verfahren beteiligt werden – dies käme einer Entmündigung des Verbrauchers gleich.

Neue Gesetzgebung ohne Rechtsgrundlage

Dabei kann selbst die EU-Kommission keinen Grund für ein EU-weites kollektives Rechtsdurchsetzungsinstrument benennen. Weder in ihrem 2008 veröffentlichten Grünbuch noch dem Informationspapier aus dem Jahr 2010 konnte sie einen substantiellen Handlungsbedarf in Europa identifizieren. Daher begründet die Kommission die Notwendigkeit für ein europäisches Sammelklagerecht nur mit dem allgemeinen Argument, es bedürfe eines „kohärenten europäischen Rechtsrahmens“. In Anbetracht der weitreichenden Auswirkungen, die ein europäisches Sammelklagerecht hätte, erscheint diese Aussage zu pauschal und oberflächlich.

Verbesserung des Verbraucherschutzes nicht zu erwarten

Neue Gesetzgebungen müssen sich an ihrem konkreten Nutzen messen lassen. Im Fall von kollektiven Rechtsdurchsetzungsverfahren ist kein Mehrwert für den Verbraucher gegenüber den bereits bestehenden Regelungen zu erwarten. Sammelklageprozesse sind darüber hinaus häufig schwerfällig, da in vielen Bereichen letztlich doch für jeden Geschädigten seine Betroffenheit einzeln nachgewiesen werden muss. Ein EU-weites Sonderprozessrecht für Sammelklagen wäre zudem ein Fremdkörper gegenüber den nationalen Verfahrensordnungen, die eine lange Rechtstradition haben.

Umweltbilanz: Verkehrsmittel verringern ihre Emissionen

Anfahrtswege bei Reisen in ferne Länder sollten für Umwelt und Klima so wenig belastend wie möglich sein. Die verschiedenen Verkehrsmittel Flugzeug, Bahn, Schiff und Bus sind sich dabei ihrer besonderen Verantwortung bewusst und arbeiten kontinuierlich daran, ihren ökologischen Fußabdruck zu verringern. Maßnahmen zum Reduzieren des Energieverbrauchs kommen ebenso zum Einsatz wie technische Lösungen zum Schutz der Umwelt. Ein Überblick:

Luffahrt: Milliardeninvestitionen in energieeffizientere Technik

Das Flugzeug ist heute als schnellstes Transportmittel bei Reisen nicht mehr wegzudenken. In Sachen Klimaschutz setzt die Industrie seit jeher Zeichen. So konnten seit 1970 die CO₂-Emissionen pro Personenkilometer um 70 Prozent reduziert werden. 2010 einigten sich die Mitglieder der UN-Weltluftfahrtsorganisation (ICAO) zuletzt auf weitere ehrgeizige Ziele, etwa ein CO₂-neutrales Wachstum ab 2020. Dafür investieren allein die deutschen Fluggesellschaften in den nächsten Jahren rund 20 Milliarden Euro in modernere, leisere und treibstoffeffizientere Flugzeuge.

Bahn: Vorreiter bei Elektromobilität

Bereits heute erbringt der Schienenverkehr über 85 Prozent seiner Leistung elektrisch – und ist damit Vorreiter in Sachen klimafreundlicher Elektromobilität. Darüber hinaus arbeitet die Branche weiter an einer Verbesserung ihrer Umweltbilanz und hat etwa den CO₂-Ausstoß pro Personenkilometer zwischen 1995 und 2008 um ein Viertel reduziert. Grundlage sind neue und energieeffizientere Züge und Lokomotiven. Ein moderner Elektro-Triebzug verbraucht zum Beispiel bis zu 40 Prozent weniger Energie als ein Vorgängermodell.

Schifffahrt: Boomende Industrie setzt auf Umweltengagement

Die Kreuzfahrtbranche ist eine noch recht junge Industrie. Allerdings wächst der Markt seit einigen Jahren kontinuierlich. Längst setzen moderne Kreuzfahrtschiffe auf eine verbesserte Energieeffizienz, beispielsweise über eigene Photovoltaikanlagen, treibstoffsparende Rumpfanstriche oder einen reduzierten Stromverbrauch von Klimaanlage und Leuchtmitteln. Darüber hinaus wird der Grenzwert für den Schwefelgehalt im Schiffsbrennstoff bis 2015 aller Voraussicht nach noch einmal gesenkt auf dann 0,1 Prozent – eine deutliche Verbesserung der Luftqualität ist die erfreuliche Folge.

Bus: Umweltfreundlichste Art zu reisen

Busreisen warten laut Untersuchungen des Umweltbundesamtes mit einer ausgezeichneten Umweltbilanz auf. Mit einem CO₂-Ausstoß von 3,1 Kilo pro Person auf 100 Kilometern ist der Bus das umweltfreundlichste Reisemittel. Dabei konnte der Reisebus seine Abgaswerte in den vergangenen zwei Jahrzehnten noch einmal drastisch reduzieren. Die modernen EURO III-Busse emittieren 19 Prozent weniger Kohlendioxid, 28 Prozent weniger Kohlenwasserstoff und 35 Prozent weniger Stickstoffoxide als vergleichbare Modelle aus dem Jahr 1990.



Die Reisebranche fördert Nachhaltigkeit

Die Unternehmen der Reisebranche leisten ebenfalls einen großen Beitrag zu nachhaltigem Tourismus, drei Beispiele:

- **EcoTrophea:** Seit 1987 verleiht der DRV die Auszeichnung an Tourismusprojekte, die im Bereich Nachhaltigkeit neue Maßstäbe setzen.
- **Futouris:** Die Nachhaltigkeitsinitiative unter Schirmherrschaft des DRV setzt Umweltschutz- und Sozialprojekte in den Reiseländern um.
- **Tour Operators' Initiative for Sustainable Tourism Development:** Rund 20 Reiseveranstalter weltweit initiieren Projekte für nachhaltige Tourismusedwicklung.

Ihre Ansprechpartner

Als Deutscher ReiseVerband (DRV) sind wir erster Ansprechpartner für Politik und Ministerien bei allen Fragen rund um das Thema Tourismus.



Hans-Gustav Koch
Hauptgeschäftsführer

☎ +49 (0) 30 28406-0
✉ koch@drv.de



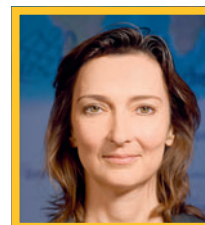
Anne Steinbrück
Europabeauftragte

☎ +49 (0) 30 28406-45
✉ steinbrueck@drv.de



Torsten Schäfer
Leiter Kommunikation

☎ +49 (0) 30 28406-20
✉ schaefer@drv.de



Sibylle Zeuch
Pressesprecherin

☎ +49 (0) 30 28406-15
✉ zeuch@drv.de

Der DRV repräsentiert Reiseveranstalter und Reisebüros aller Organisationsformen und Größen, ebenso wie Anbieter von Einzelleistungen in der Reisebranche und ausländische Fremdenverkehrsämter gegenüber Politik, Wirtschaft und Medien im In- und Ausland.

Die DRV-Mitglieder erwirtschaften über 80 Prozent des Umsatzes des deutschen Reisebüro- und Reiseveranstaltermarktes. Mitgliedsunternehmen vom inhabergeführten Einzelunternehmen bis zum börsennotierten internationalen Konzern machen den DRV zu einem der weltweit größten und einflussreichsten Verbände der Reisebranche.

Herausgeber:

DRV Deutscher ReiseVerband e.V.
Schicklerstraße 5-7
10179 Berlin

Verantwortlich:

Torsten Schäfer
Leiter Kommunikation

Agenturpartner:

Blumberry GmbH,
Berlin

Redaktionsschluss:

11. Oktober 2011